Totul despre BOB

(Urmare din pag. 1)

— zăpadă, temperaturi scăzute, piste speciale — limitează, în mod firesc, aria de răspîndire a acestui sport, în așa fel încît bobul este una dintre puținele discipline olimpice (alături de hochei pe iarbă, judo, pentatlon modern, tir cu arcul, biatlon) care are nevoie de derogare de la art. 30 al Codului olimpic, care prevede : „Numai sporturile larg practicate, în 25 de țări cel puțin, pot fi incluse în programul Jocurilor Olimpice". De altfel, din această pricină nu s-au putut ține întrecerile de bob la Squaw Valley, în 1960 ; la sondajul anticipat, întreprins de organizatori, singurele țări care au răspuns că vor să participe fiind S.U.A. și România.

Americanii (prin gustul excentricității și al aventurii eroice), alpinii — adică italienii, elvețienii, germanii și, în mai mică măsură, francezii (prin forța împrejurărilor geografice), englezii (prin tradiționalele și prelungitele lor sejururi helvetice) — formează marea majoritate a clientelei bobului mondial. Rarele apariții ale canadienilor (ce-i drept, cu unele rezultate surprinzătoare, cum s-a petrecut în 1964, la J.O. de la Innsbruck, și în 1965, la C.M. de la St. Moritz, cînd bobul de 2 pilotat de V. Emery a cucerit medaliile de aur), ale belgienilor, suedezilor, spaniolilor, norvegienilor, cehoslovacilor, argentinienilor și, acum, în urmă, ale japonezilor (aceștia, cu vădită intenție de a se iniția pentru J.O. de la Sapporo) — sînt excepții. În schimb, cu totul aparte este apreciată prezența, constantă și remarcabilă, în același timp, în lumea bobului, a sportivilor români. Nimeni nu poate parcurge palmaresele fără a sesiza tradiționala apariție printre fruntași a boberilor din Carpați, de la echipele olimpice din 1928, trecînd prin mondialii Papană și Frim, pînă la generația lui Panțuru. Iată, deci, 40 de ani de prezență statornică și valoroasă care onorează sportul românesc.

După cum am mai amintit, familia mondială a bobului nu este prea cuprinzătoare, în așa fel încît, la aproape toate competițiile internaționale, ea se reunește în plenul ei : sportivii activi pe boburi, cei mai vîrstnici în organisme și comitete de toate nivelele. Eugenio Monti, ultimul și cel mai mare campion mondial și olimpic, conduce acum destinele loturilor italiene ; Robin Dixon, frinarul celebrului Tony Nash (campion olimpic în 1964, campion mondial în 1965, de fiecare dată la bobul de 4 persoane), a devenit vicepreședinte al federației internaționale ; Hans Killian (campion mondial în anii 1931 și 1935, la Oberhof și respectiv St. Moritz) este de asemenea vicepreședinte al F.I.B.T. ; Hariton Pașovschi, fost campion al României, este cooptat în juriile campionatelor europene. Fără a mai vorbi de bătrînul domn Otto Griebel, membru de onoare al federației internaționale, nelipsit nici acum — la 84 de ani ! — de pe pistele concursurilor și care-și amintește cu mîndrie că a concurat încă la începutul secolului pe pîrtia de la Sinaia...

De la St. Moritz la Lake Placid

Nivelul de tehnicitate atins de bob în zilele noastre nu mai face compatibile întrecerile decît pe piste special amenajate. În epoca primitivă a acestui sport, drumurile de munte, înzăpezite sau înghețate, ba chiar străzile în pantă ale stațiunilor climaterice, făceau oficiul de teren de concurs. Curînd, însă, s-a simțit nevoia construirii unor piste speciale de competiție, cu viraje artificiale, înălțate mult, care să permită dezvoltarea unor viteze superioare. (Prima pistă artificială de bobsleigh a fost construită în deceniul al treilea, în faimoasa stațiune elvețiană de sporturi de iarnă St. Moritz și măsura 1 610 m, adică aproape o milă engleză, distanță care a rămas clasică). În schimb, creșterea uluitoare a vitezei de coborîre a impus calcule riguroase de dinamică și măsuri de securitate, în așa fel încît un bob fără echipaj, lăsat în coborîre liberă pe pantă, să ajungă singur la sosire ! Printre măsurile de securitate impuse vom aminti de stabilirea lărgimii maxime a pistelor (pîrtia de la Lake Placid a suferit modificări, în acest sens, chiar cu un an înaintea disputării campionatelor mondiale). Interesantă este inovația nord-americanilor de a adăuga cornișe la marginea de sus a virajelor. Cît de utile au fost acestea ne-au arătat-o urmele lăsate de capotele boburilor pe aceste streșini cu adevărat salvatoare. Tot Lake Placid constituie un exemplu și în privința posibilității acordate publicului de a viziona în condiții optime disputele, din orice punct al traseului. Drumul bine bătătorit, treptele, pasarelele, balustradele, au permis libera circulație a privitorilor, fără a face necesară prezența obișnuiților oameni de ordine.

Asemenea construcții implică însă importante cheltuieli de investiții, fără prea multe șanse de amortizare, întrucît bobul nu este un sport lucrativ, în majoritatea cazurilor spectatorii avînd accesul gratuit la concursuri. Lake Placid a fost și în acest domeniu o excepție, deoarece, în toate cele patru zile de concurs, s-a perceput o taxă de intrare de 3,50 dolari. O sumă piperată, este drept, dar care a fost plătită cu conștiinciozitate. Bilanțul este ușor de făcut dacă precizăm că în unele zile s-au înregistrat și 10 000 de plătitori ! Și la noi s-au făcut astfel de încercări, chiar în acest an la Sinaia, costul biletului fiind o sumă derizorie. Din păcate, lipsa de disciplină a spectatorilor (care au preferat să ocolească 30 de minute prin pădure, înfundați în zăpadă, decît să plătească 2 lei !) a făcut aproape inutil efortul organizatorilor de a recupera, cît de cît, din cheltuielile întreprinse pentru amenajarea pistei.

Pe cînd C.E. la Sinaia ?

Suma mare necesitată de construcția, amenajarea și întreținerea pistelor, precum și imposibilitatea de a amortiza fondurile cheltuite, prin încasări, explică în mare parte și penuria de piste de bob în lume. Dacă excepțăm pîrtiile transoceanice (cele de la Lake Placid și de la Sapporo, ultima în construcție pentru J.O. din 1972), vom constata că Europa monopolizează un număr destul de mic de piste celebre : Cortina d'Ampezzo și Cervinia (în Italia), Alpe d'Huez (în Franța), St. Moritz (în Elveția), Garmisch Partenkirchen (în R. F. a Germaniei), Igls-Innsbruck (în Austria).

Cu mîndrie trebuie să adăugăm acestora pista veche, admirabil reînnoită, de la Sinaia, care și-a făcut probele, la nivel înalt, cu ocazia recentelor concursuri internaționale. Roberto Zărdini, excelent pilot italian, o compara și asemăna cu cele de la Alpe d'Huez și Cervinia, considerînd-o rapidă fără a fi periculoasă, permițînd o viteză constantă și fiind lisă, cum își dorește orice bober. La fel au apreciat-o Guy Mermillod, conducătorul delegației franceze, și pilotul austriac Werner Delle Karth. Cu asemenea recomandări și ținînd seama de conjunctura sărăciei generale de piste din Europa, avem toate motivele să nădăjduim că într-un viitor apropiat Sinaia poate deveni un centru important al bobului continental, cu condiția deplinei modernizări a pistei : viraje din beton, instalații de înghețare artificială a porțiunilor expuse la soare (așa cum are ultimul viraj al pîrtiei de la Lake Placid), întărirea cu mantinele a intrărilor și ieșirilor din viraje, pasarele pentru public etc. La această ipoteză se adaugă faima deja obținută de boberii noștri, originari, în proporție majoritară, chiar din Sinaia. Prezența lor aici poate da strălucire stațiunii (cu același efect pe care-l are prezența lui Monti la Cortina). Există toate condițiile create pentru a întrevedea transformarea Sinaiei într-o veritabilă academie a bobului românesc și într-un punct de miră al celui european. De altfel, Congresul F.I.B.T. ținut la Lake Placid, cu prilejul campionatelor mondiale, a discutat posibilitatea organizării de către România, într-un viitor apropiat, a marilor competiții europene.

Poate că gîndind astfel, cu destul idealism, ar fi de luat în considerație și problema refacerii pistei din Poiana Brașovului, care are avantajul unei stațiuni de și mai mare trafic turistic internațional.

DOCUMENTAR

de

Victor BĂNCIULESCU

și

Dumitru STĂNCULESCU

Concurența Podar — Siorpaes

Boburile, ca material esențial, condiționează, firește, viața acestui sport. În 1888, englezului Wilson Smith, aflat în vacanță în Elveția, i-a venit pentru prima dată ideea de a cupla două săniuțe obișnuite, legîndu-le printr-o planșă, în vederea unei coboriri cu niște prieteni, de pe străzile din Saint-Moritz pînă în satul Celerina. Această sanie dublă marchează nașterea bobului. La început, de construcție primitivă, el a fost perfecționat în decursul anilor, obținînd treptat viteze de alunecare tot mai mari. Primul fabricant de boburi a fost, în 1891, fierarul C. Mathis din St. Moritz. Mai tîrziu, faima a trecut asupra altui elvețian, constructor și concurent în același timp, F. Feierabend (sportiv cu o longevitate puțin obișnuită, chiar și la bob: a cucerit primul titlu de campion mondial în 1939, la Cortina d'Ampezzo, iar ultimul, 16 ani mai tîrziu, în 1955, la St. Moritz; în total a cîștigat de 6 ori medaliile de aur ale competiției supreme). Dar celebritatea și, într-un fel, monopolul construcției de boburi, le-au cumulat, în ultimul deceniu, italienii, ceea ce a adus după sine și extraordinarele succese ale sportivilor peninsulari. Primul dintre ei este Evaldo d'Andrea din Cortina, cunoscut îndeobște sub porecla (atît de obișnuită la oamenii de munte) de Podar care a dat și numele mărcii de fabricație. Boburile sale, mult mai ușoare și cu țevile mai flexibile, erau evident superioare clasicului Feierabend. Mai apoi a apărut concurentul său, fostul frinar al lui Eugenio Monti, oacheșul Sergio Siorpaes, care și-a încercat, de asemenea cu succes, șansa în montajul de boburi. Inovația lui Siorpaes a constat în segmentarea bobului în prima treime, fapt care a permis o mai bună înscriere pe viraj a bolidului. Întrecerea celor doi constructori a stimulat continua cercetare, investigația mecanică și dinamică, pentru obținerea unor soluții constructive mereu ameliorate. Deocamdată, la o vedere superficială, diferența dintre cele două tipuri de boburi este evidentă doar în opțiunea față de poziția secționării : la Siorpaes în față, la d'Andrea în spatele pilotului. (Precizăm că inițial, bobul lui Podar era rigid, segmentarea făcîndu-se de curînd ca răspuns la invenția lui Siorpaes). Profitul acestei concurențe este de ordin competitiv (primii beneficiari fiind, firește, boberii italieni) și comercial (deoarece performanța bună a unui bob perfecționat îl face ușor vandabil). Poate că așa trebuie explicată înfrîngerea echipajului lui Panțuru, la campionatul european de bob 4, de către o echipă evident inferioară, dar care a primit cu două zile înainte de concurs un bob nou, adus la Cervinia — ca de un deus ex machina — de ultimul frînar al lui Monti, Luciano de Paolis, instalat, el însuși, surprinzător, la frînele echipajului campion.

Doi mari campioni ai bobului : Eugenio Monti și Ion Panțuru (la Grenoble)
Foto : I. MATEI

Boburi standardizate pentru toți

Aici se naște însă o nouă problemă, poate hotărîtoare pentru viitorul bobului. Greutatea de a face prozeliți, anturajul restrîns al acestui sport, provin din exorbitantele cheltuieli pe care le impun pistele de întreceri, boburile și, mai ales, transportul acestora, într-o perpetuă peregrinare de la o stațiune la alta. Gîndul la o perspectivă nu tocmai roză ne-a determinat să ne adresăm mai multor factori responsabili din lumea bobului, solicitîndu-le nu atît o prognoză, cît o soluție de viitor. În mod izbitor, fără excepție și fără o înțelegere prealabilă, unanimitatea s-a declarat pentru una și aceeași soluție, întrevăzută încă din 1960 de Jean Dauven, coordonatorul unei enciclopedii a sporturilor „Larousse".

În esență, toate părerile concordă în a sugera adoptarea soluției, materializată deja în iahting și în proba de călărie a pentatlonului modern : concentrarea materialului nu la boberi, ci în stațiunile montane care posedă piste de bob. Ceea ce înseamnă că nu ar mai fi necesară decît deplasarea boberilor dintr-un loc în altul, acolo unde boburile locale se vor trage la sorți. Ceea ce presupune firește construirea unor boburi standardizate.

Paralel, boburile de competiție dezafectate sau altele mai puțin costisitoare, de tip stabil, uniforme, destul de robuste, ar putea fi puse la dispoziția publicului pentru divertisment (pe porțiuni reduse de pîrtie), dar și ca un mijloc stimulativ de propagare a acestui sport. Din asemenea coboriri de distracție se vor naște, fără îndoială, viitorii boberi de concurs. La Lake Placid, de pildă, acest lucru era splendid organizat. Cîteva boburi foarte stabile, conduse de foști piloți competitori și frînari care au trecut de asemenea prin emoțiile concursurilor, fac oficiul de a transporta în vertiginoase coboriri de antrenament pe doritori care, deși plătesc pentru aceasta o taxă destul de mare (3 dolari), fac cozi lungi în așteptarea „startului". Printre pasageri am văzut oameni maturi, dar mai ales tineri și chiar copii care sînt deprinși de la cea mai fragedă vîrstă cu senzația marilor viteze.

Nu întîmplarea selecționează

Cine sînt astăzi practicanții acestui sport al curajului și al îndemînării ? Cu rare excepții, ei provin din medii în care însușirile acestea sînt exersate în mod obișnuit. Mai precis, în afara muntenilor — care fac bob pentru că au făcut în copilărie săniuș sau schi (cazul lui Monti care a practicat schiul de performanță pînă ce un accident i-a curmat cariera) și deci sînt familiarizați cu zăpada, cu pantele, cu frigul, mai rezistenți și mai dirzi decît oamenii de la șes — în afara acestora, deci, majoritatea boberilor se selecționează din cercurile militare, din aviație și automobilism, adică din acele medii care consideră bobul nu numai un captivant sport, ci și o îndeletnicire complementară profesiunii de bază. Astăzi, poate fi neglijată cantitatea cu totul neînsemnată (altădată importantă) a celor ce practică bobul din snobism, ca o expresie a excentricității (ceea ce nici nu mai este posibil pentru firi îndeobște firave și neobișnuite cu confruntările grave pe care le implică o coborîre pe pista de gheață).

Din acest punct de vedere, delegația noastră s-a bucurat peste tot de un interes deosebit. Modestia, cumințenia, hărnicia și, nu în ultimul rînd, priceperea boberilor noștri trădau pregătirea profesională. Profesînd meserii tehnice, în mare majoritate, boberii români se distingeau prin atenția dată utilajului, prin grija cu care-și întrețineau boburile, prin ingeniozitatea cu care le adaptau nevoilor imediate.

Cu toate acestea, gîndindu-ne la viitorul bobului românesc, fără a neglija excepționala generație de la Sinaia, ne întrebăm de ce nu sînt atrași spre acest sport aviatorii, automobliștii, motociclîștii, atît de obișnuiți cu viteze mari, avînd reflexele exersate ? Teama nu poate fi invocată în acest caz, iar pentru ipoteza ignoranței avem la îndemînă declarația campionului european Erwin Thaler care, întrebat fiind cum a ajuns la bob, ne-a spus : „La Saint-Moritz, în 1955, am fost rugat să completez un echipaj descompletat. În trei coboriri, am căzut de cinci ori. Din ziua aceea am știut că bobul va fi viața mea..." Dincolo de glumă, însă, am meditat cu seriozitate la posibilitatea înființării unui centru de bob al aeronauticii (după modelul schiorilor din arma vînătorilor de munte) care să reunească pe piloții aerului într-o activitate deconectantă și totuși utilă. Să nu uităm că primul cuplu celebru de boberi români, campioni mondiali în 1933 a fost format din nu mai puțin vestiții aviatori ai vremii Alexandru Papană și Dumitru Hubert.

Același punct de vedere este valabil și pentru fervenții volanului. Pe cînd o secție de bob a A.C.R. ? De altfel, Ion Panțuru este de profesie șofer, ca și alți cîțiva dintre tinerii săi imitatori.

„Capul la cutie" — element aerodinamic ?

La sfîrșitul unui sezon competițional variat și complet, cu campionate mondiale și europene, cu concursuri internaționale, devine firească întrebarea : ce este decisiv în întrecerea bobistică, dincolo de starea pîrtiei și de valoarea materialului ? Răspunsul este net, implacabil și indubitabil : pilotul, cu luciditatea, cu reflexele, cu capacitatea sa (adesea neluată în seamă) de a cunoaște și de a recunoaște pista, cu îndeminarea și singele rece care-l ghidează. Iată de ce, în multe palmarese, alături de naționalitatea bobului, figurează doar numele pilotului, mai rar cel al frînarului și foarte rar al celorlalți membri ai echipajului. Deși cooperarea echipajului și, mai ales, o bună împingere la plecare sînt elemente importante pentru obținerea reușitei.

Pe vremuri, greutatea enormă a echipierilor juca un rol decisiv, dar începînd din 1952, cînd a fost decisă limitarea greutății, avantajul coloșilor bobului a scăzut evident. Acum, pentru a obține cîntarul prescris, greutatea obișnuită a boberilor balansează între 70 și 80 kg.

Rămîne încă controversată în lumea bobului problema importanței și a eficienței echipajului. Frînarul, la bobul de doi, este neîndoios un coechipier care face oficiul coeficientului de siguranță, deși de multă vreme pe întreg parcursul coborîrii (în afara antrenamentelor de acomodare) nu se mai apelează la frînări decît după trecerea liniei de sosire ! În schimb, la bobul de 4 persoane se poate pune la îndoială valoarea echipajului al cărui aport practic se termină (aproape) în momentul așezării în bob. Echipierii ajută substanțial la impulsul dat bobului din start, dar pe urmă nu mai fac altceva decît să țină „capul la cutie" pentru a asigura linia aerodinamică (orice fotografie ilustrează acest lucru). Firește, că intenția noastră nu este de a desconsidera contribuția echipajului, dar realitatea ne obligă să punem această problemă, cîtă vreme partenerii pilotului au început să fie considerați un lest, ușor de înlocuit cu orice balast inanimat. Poate că într-o zi, printr-un studiu științific, institutul de mecanică aplicată condus de academicianul Elie Carafoli (el însuși atît de pasionat de aviație și de problemele aerodinamicii) ne va ajuta să elucidăm dilema.

MEDALIAȚII ROMÂNI

JOCURILE OLIMPICE

1968 — Alpe d'Huez : Ion Panțuru — Nicolae Neagoe **locul III**

CAMPIONATELE MONDIALE

1933 — Schreiberhau : Alexandru Papană — Dumitru Hubert, **locul I**

1934 — Engelberg : Alexandru Frim — Vasile Dimitrescu, **locul I**

1969 — Lake Placid : Ion Panțuru — Dumitru Focșeneanu, **locul II**

CAMPIONATELE EUROPENE

1967 — Igls : Ion Panțuru — Nicolae Neagoe, **locul II** ; Ion Panțuru — Petre Hristovici — Gheorghe Maftei — Nicolae Neagoe, **locul I**

1968 — Saint-Moritz : Ion Panțuru — Gheorghe Maftei — Petre Hristovici — Nicolae Neagoe, **locul II**

1969 — Cervinia : Ion Panțuru — Dumitru Focșeneanu, **locul II** ; Ion Panțuru — Dumitru Focșeneanu — Raimond Țancov — Nicolae Neagoe, **locul II.**

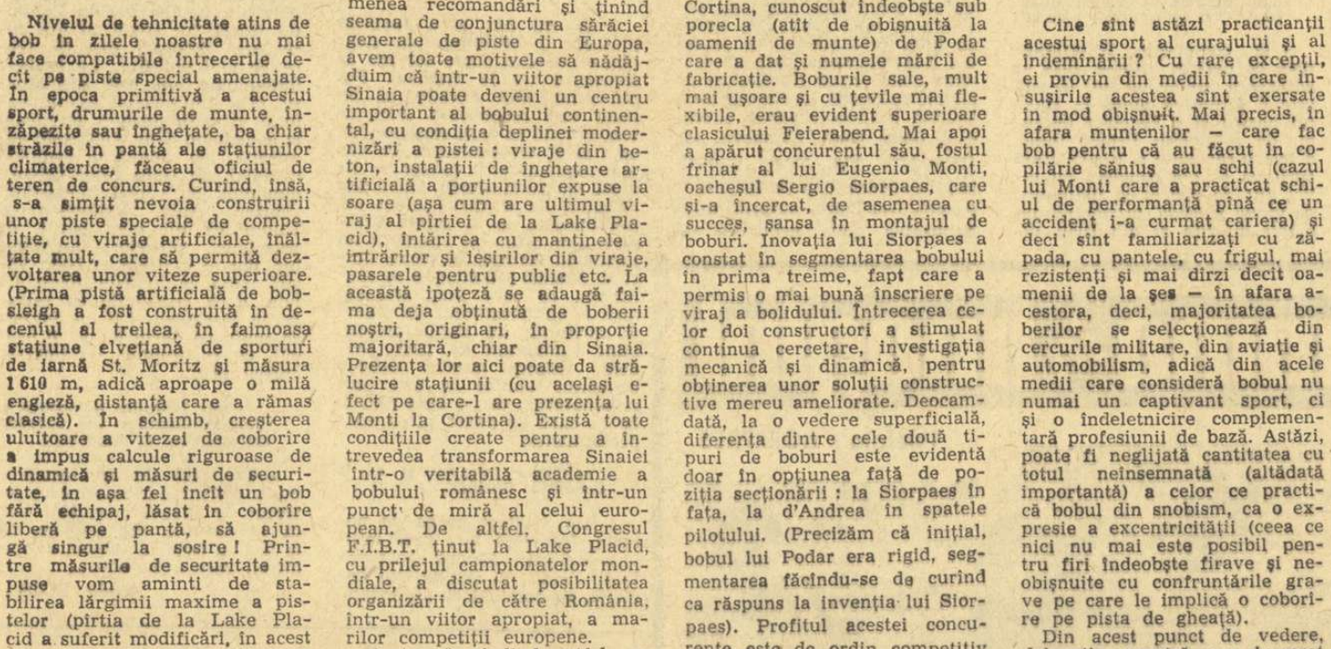
Între cronometru (electric) și metronom (psihic)

Competițiile de bob au devenit, într-adevăr, o probă tehnică, ce se cere tratată tehnic, o dată cu ameliorarea pistelor și a boburilor, o dată cu creșterea vertiginoasă a vitezelor. Densitatea rezultatelor, acele insesizabile diferențe de sutimi de secundă, pun în mișcare un întreg aparataj tehnic. Prin 1924, la Chamonix, diferența la sosire dintre al doilea și al treilea echipaj la bob 4 a fost de aproape 14 secunde ; la Lake Placid, doar de 24 de sutimi de secundă ! Ca să nu mai vorbim de exemplul, rarisim, este drept, oferit anul trecut la J.O. de la Grenoble, cînd Monti și Floth au fost înregistrați cu același timp după toate cele patru manșe ! Tocmai din pricina vitezei extraordinare (la bobul de 4 se obțin medii de 95 km/h, iar pe unele porțiuni bobul atinge și 140 km/h !) și a egalității relative a rezultatelor (cu diferențe practic imposibil de reprodus), bobul a fost unul dintre primele sporturi din lume care a introdus, necesarmente, cronometrajul electric pentru departajarea concurenților.

Dar dacă un campionat mondial se poate cîștiga cu sutimi de secundă (cu 45 de sutimi l-a învins Zimmerer pe Gaspari la bobul de 4, la Lake Placid), ne întrebăm ce elemente îndreptățesc să considerăm pe un pilot mai bun decît altul ? Influența materialelor aproape se anulează de asemenea similitudine de performanțe. Deși am putea adăuga, pentru pitoresc, cîteva aspecte : italienii obișnuiesc să poarte în cursă măști de oxigen împrumutate din practica aviației ; românii poartă, pînă în momentul startului, galoși pentru a nu-și încărca cu zăpadă ghetele cu crampoane de sîrmă, (în timp ce alții își perie tălpile în aceeași împrejurare) etc.

Probabil că decisive rămîn, totuși, elementele de ordin psihologic. Specialiștii care au urmărit în acest sezon pe Panțuru și care l-au numit „eternul secund" fără a-și menaja însă elogiile la adresa pilotului român, au făcut, totuși, observația că el obține rezultate excelente, optime adeseori, la antrenamente și că clachează tocmai în ziua concursului. Asemenea păreri vor să acrediteze ideea că Panțuru consumă, în perioada pregătitoare, o prea mare cantitate de concentrare nervoasă care îi lipsește, apoi, sau i se diminuează în competiție.

Un singur argument dezice această părere : constanța extraordinară în performanțe, de la manșă la manșă, a lui Panțuru. Studiul detaliat al pistei (în vreme ce alții bat cărțile de joc) ; antrenamentul fizic jurnalier (ignorat de alții), grija zilnică acordată întreținerii mecanice a bobului în atelier, viața austeră, completează profilul unui mare campion cum este Ion Panțuru, adăugîndu-se calităților lui excepționale : echilibru psihic, curaj dublat de prudență (într-o proporție infinitesimală greu de stabilit), voință, hotărîre, modestie (nu mieroasă, ci încăpățînată, care caracterizează pe omul de munte). Unui asemenea portret ar fi nedrept să i se reproșeze absența scînteii de geniu care ar putea face din el mai curînd o statuie decît un supercampion absolut !



Marile performanțe hivernale se pregătesc din vară

Pe pîrtia de la Sinaia, anul acesta

SPORTUL magazin